

УДК 656.078

ЕКСПОРТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ**Кудирко Л.П., к.е.н.***E-mail: l.kudirko@mail.ru***Троцан А.В.***E-mail: Nesty-fr@bigmir.net**Київський національний торговельно-економічний університет***Ємельянова О.Ю.***E-mail: yemelianova2011@yandex.ru**Національний інститут стратегічних досліджень*

Досліджено ресурсну та інституціональну складові у формуванні та реалізації експортного потенціалу річкового транспорту в Україні. Виявлено екзогенні та ендегенні чинники, що негативно впливають на відродження судноплавства по основним водним артеріям України (Дніпра, Південного Бугу та Дунаю). Визначено, що загострення міжнародної конкуренції в індустрії річкового транспорту на тлі посилення концентрації та централізації капіталів в окресленій сфері в багатьох країнах світу потребує відповідного врахування і на вітчизняних теренах. Обґрунтовано доцільність організаційно-правового та інституційного переформатування галузі задля підвищення її конкурентоздатності на внутрішньому та зовнішньому ринках транспортних послуг. Встановлено, що вирішення проблеми розвитку експортного потенціалу річкового транспорту сучасної України потребує системного підходу, має носити довгостроковий характер та охоплювати механізми інституційної, матеріально-технічної та фінансової підтримки держави в поєднанні із важелями сприяння з боку корпоративного сектора. Визначено пріоритетні завдання інтеграції річкового транспорту України у міжнародні транспортні системи.

Ключові слова: експортний потенціал, водний транспорт, міжнародні транспортні коридори, міжнародні перевезення, мультимодальні перевезення

UDC 656.078

EXPORT POTENTIAL OF RIVER TRANSPORT IN UKRAINE**Kudyrko L.P., PhD in Economics***E-mail: l.kudirko@mail.ru***Trotsan A.V.***E-mail: Nesty-fr@bigmir.net**Kyiv National University of Trade and Economics***Yemelianova O.Y.***E-mail: yemelianova2011@yandex.ru**National Institute for Strategic Studies*

In formation and achievement of an export potential of river transport in Ukraine the resource and institutional components have been studied. It has been revealed the exogenous and endogenous factors which are negatively influencing the revival of

navigation on the main waterways of Ukraine (Dnieper, the Southern Bug and Danube). It has been defined that the aggravation of the international river transport industry competition against the background of strengthening of concentration and centralization of the capitals in the closest sphere in many countries of the world demands the appropriate accounting on domestic markets. The expediency of organizationally-legal and institutional reformation of branch has been justified in order to increase its competitiveness on the internal and external markets of transport services. It has been cleared up that the solution of the river transport export potential problem needs a systematic approach in modern Ukraine. Also it has to have long-term character and cover mechanisms of institutional, material and financial support of the state along with assistance from the business. The main problems of Ukrainian river transport integration in the international transport systems have been defined.

Key words: export potential, water transport, international transport corridors, international transport, multimodal transport

Актуальність проблеми. На сучасному етапі розвитку економіки України постає проблема оптимізації транспортних потоків і пошуку більш дешевого і перспективного виду транспорту, який був би здатний забезпечити скорочення транспортних витрат на одиницю експортної продукції, зниження енерговитрат та гарантувати захист довкілля. Таким може стати річковий транспорт, який є більш економічним та конкурентоздатним у порівнянні з іншими видами транспорту та який поки що в Україні не отримав належного розвитку, маючи при цьому очевидні потенційні економічні та конкурентні переваги. Враховуючи досвід інших країн важливо створити в Україні умови для формування та нарощування експортного потенціалу річкового транспорту; заохочення реєстрації суден під національним прапором; створення матеріально-технічних та економічних передумов для зростання тоннажу та відродження судноплавства по внутрішніх водних шляхах; забезпечення доходності компаній; покращення їх фінансового стану, а відтак – збільшення надходжень до державного бюджету.

Аналіз останніх наукових досліджень. Дослідженнями проблематики функціонування та розвитку підприємств транспортної галузі, зокрема підприємств водного транспорту України займалися такі автори як Коба В.Г., Боняр С.М., Ковбатюк М.В., Майстенко О., Гурченков О., Котлубай М.І., Овдієнко І.М., Бикова О.Д., Семенов В.Ф. та інші. Питанням стратегічного управління на підприємствах водного господарства були присвячені роботи Бельтюкова Е.А., Некрасової Л.А., Войченко Т.О., Стрілька І.І., Шкляра В.В., які обґрунтували механізми взаємодії складових

холдингових структур у галузі. В зазначених дослідженнях розкрито економічні передумови розвитку організаційно-правових форм підприємницької діяльності в галузі з метою зниження податкових платежів завдяки використанню пільг малими підприємствами, що інтегровані у холдингові структури та розвитку ініціативи самих дочірніх підприємств у пошуку шляхів виживання. Питання інтеграційних процесів у системі міжнародних транспортних зв'язків за участі морської портової інфраструктури знайшли своє відображення в наукових працях Г. Скударя, А. Фернберга, О. Чернеги, М. Чумаченка, М. Янковського та М. Ковбатьок. Підхід авторів щодо організації та управління портовим господарством, який ґрунтується на аналізі міжнародного досвіду, вказує на багатоваріантність моделей його розвитку та підтримки, зокрема через диференційованість розподілу витрат і прибутків між адміністрацією портів, державними органами і приватним сектором за допомогою податкового регулювання. Міжнародна практика переконливо доводить, що ефективно працюючий порт – це важлива ланка цілісної транспортно-логістичної системи. Попри достатню кількість публікацій, що розкривають економічні та організаційні аспекти здійснення внутрішніх та міжнародних транспортних перевезень за участі вітчизняних підприємств, лівова частка уваги приділялась все таки проблематиці морського транспорту. На наш погляд, вочевидь недостатніми є розробки вітчизняної економічної науки щодо перспектив розвитку зовнішньоторговельного потенціалу річкового транспорту сучасної України. В цьому контексті важливо підкреслити, що потребує уточнення стратегія розвитку експортного потенціалу річкового транспорту України. Її розробка має ґрунтуватися на визначенні ефективних джерел фінансування галузі на тлі вкрай нестійкої економічної динаміки та бути спрямованою на поновлення стабільного зростання, в т.ч. за рахунок впровадження інноваційних видів перевезень, здатних в умовах недосконалого законодавства забезпечити стабільний розвиток та узгодження інтересів між учасниками бізнес-процесів та державою.

Метою роботи є оцінка ресурсної та інституціональної складової у формуванні та реалізації експортного потенціалу річкового транспорту в Україні, виявлення причин, що ускладнюють процеси реформування галузі задля підвищення її конкурентоздатності на внутрішньому та зовнішньому ринках транспортних послуг.

Викладення основного матеріалу дослідження. Сучасний стан використання зовнішньоторговельного потенціалу річкового транспорту в багатьох країнах світу переконливо свідчить, що роль річкового транспорту у забезпеченні перевезень вантажів і пасажирів у внутрішньому та закордонному сполученні, як у повсякденному житті громадян, так і у сфері економічної діяльності зростає. Це пояснюється перш за все найнижчою собівартістю вантажних перевезень у перерахунку на 1 умовну тону вантажу при поєднанні з високими стандартами зазначеного транспорту зі стандартами екологічної безпеки. Показник енергоефективності внутрішнього водного транспорту у 10 разів перевищує автомобільні перевезення та у 5 разів – залізничні [1]. Традиційно річки є одним із засобів пересування людей та переміщення товарів і тому, за стародавніх часів за їх маршрутами прокладалися «великі» торгівельні шляхи.

За радянських часів в Україні довжина всіх річок протяжністю 10 км і більше дорівнювала 90400 км, а судноплавних водних шляхів – 4800 км (з них штучних 1000 км). Традиційно в Україні використовувалися судноплавні шляхи Дніпра — 1205 км та його протоків (Десни — 520 км і Прип'яті — 60 км), а також Дунаю — 160 км, Бугу – 155 км, та інших так званих малих річок. Проте за роки незалежності України довжина річкових водних артерій скоротилась у понад 2,2 разу, а саме з 4800 км до 2150 км., а інтенсивність перевезень по судноплавним шляхам за останні 6 років – у 3,6 разу. Нині найбільше використовується для перевезення пасажирів та вантажів русла Дніпра та Дунаю.

Дніпро знаходиться на 23 місті серед найбільших річок світу. За довжиною Дніпро уступає таким рікам, як Амазонка (1-ше), Ніл (2-ге), Янцзи (3-тє); Міссісіпі-Міссурі (4-те), Хуанхе (5-те); Обь (Іртиша)(6-те), Лена (10-те), Волга (15-те); Дунай (18-те) та іншим. В розрахунку на один кілометр водних шляхів вантажопотік складає: у Росії близько 1 тис тонн; в Україні 4,5 тис тонн; у Китаї - близько 10 тис. тонн; у США близько 12 тис.; в Німеччині - більше 30 тис тонн [2]. Серед європейських країн найбільша інтенсивність перевезень мережею судноплавних річок становить у Нідерландах - 60% від усіх внутрішніх перевезень. На заході цієї країни по внутрішніх водних шляхах перевозиться до 43% усіх вантажів [3]. Для порівняння: по річках Одер, Вісла і Рейн щорічно перевозиться близько 450 млн. тонн. Річки та канали поєднують між собою значну кількість міст і промислових центрів. Один лише Рейн має ресурс для перевезень 250-300

млн. тонн вантажів. По Дунаю перевозиться 80 млн. тонн. Він перетинає територію 19 країн, серед яких: Австрія, Угорщина, Хорватія, Сербія, Румунія та Україна, тому він вважається найінтернаціональнішою рікою у світі. В Україні ріка Дніпро і невелика частина Дунаю у районі його дельти підпадають під категорію «Е» згідно із «Європейською угодою про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення» [4] і включені до міжнародного водного транспортного коридору № 7. Проте, в Україні у загальному обсязі перевезень різними видами транспорту частка річкового транспорту мізерна і становить 1%. В середньому щорічно річковим транспортом перевозиться до 10 млн. тонн вантажів. Проте, в 1991 році вони становили 65 млн. тонн і потенціал їх переробки в річкових портах сягав 151 млн. тонн [5].

Все це свідчить про значний потенціал даного сектору як важливої складової зовнішньої торгівлі України послугами, який наразі використовується недостатньо.

Потенціал підприємств річкового транспорту можна визначити як можливість транспортної системи даного сектору послуг, включаючи ресурси і компетенції підприємств, створювати результат для зацікавлених осіб за допомогою реалізації бізнес – процесів. Якщо ж ми ведемо мову про експортний потенціал річкового транспорту, то його варто ідентифікувати як потенційні можливості підприємств транспортної галузі щодо надання послуг з річкових перевезень резидентам та нерезидентам, що відповідають міжнародному рівню якості, конкурентоспроможності та безпечності. В цьому контексті компетенції та ресурси підприємств річкового транспорту визначають їх внутрішні можливості та конкурентні переваги в міжнародному економічному середовищі і здатні задовольнити попит вантажовласників на річкові перевезення судноплавними компаніями внутрішніми водними шляхами та перевалку вантажів річковими портами.

Окреслимо вагомі складові експортного потенціалу річкового транспорту, які здатні впливати на його реалізацію:

- річкове господарство (внутрішні водні шляхи судноплавних річок та водосховищ, гідротехнічні споруди: шлюзи, дамби, канали, системи навігації, що створюють умови для безпеки судноплавства та інші інфраструктурні об'єкти);
- річкові порти та причали, обладнані засобами механізації;
- річковий флот (вантажні та пасажирські судна різного типу, технічний та спеціалізований флот);

- інша річкова інфраструктура (судноремонтні заводи, наукові та навчальні установи, органи державного управління тощо).

Якщо ж апелювати до вітчизняних реалій, то варто зазначити, що загальна довжина Дніпра з шістьма водосховищами становить 2200 км, а для судноплавства використовується 1038 км. Україна має 10 головних річкових портів, усі вони переважно розташовані на Дніпрі (два дунайські порти класифікуються як морські). І це не випадково. Від гирла до Києва *Дніпро* відкриває доступ для морських суден і вище Києва та на його великих притоках – для річкових суден, що виконують як внутрішні, так і міжнародні перевезення. Створення Дніпрогесу, спорудження Каховського, Кременчуцького, Дніпродзержинського і Київського гідровузлів дало можливість пов'язати Дніпровський шлях з Балтійським, Білим, Азовським і Каспійським морями. По Дніпру та його найбільших притоках Десні та Прип'яті здійснюється до 90% загального обсягу перевезень річковим транспортом. Системою каналів, зв'язаною з іншими річками перевозять вантажі до Білорусі, Польщі та Росії. При цьому, Київ є основним портом у верхній течії Дніпра, який, в т.ч. забезпечує реалізацію транзитних вантажопотоків і має можливість виходу до Балтійського моря.

Вздовж *Дніпровського та Південно Бузького* басейнів діє 18 берегових інфраструктурних об'єктів (річкові порти: Київ, Херсон, Запоріжжя, Дніпропетровськ, Нікополь, Миколаїв (що входять до складу *Публічного акціонерного товариства «Судноплавна компанія «Укррічфлот»*), а також інші річкові порти, які знаходяться в приватній власності агропромислових компаній: Дніпродзержинськ, Новокаховськ, Кременчук, Черкаси та термінали: Комсомольський та Світловодський річковий термінал; Зернопорт Мишурін Рог; Пристань Днепрорудне; Переяслівський термінал; а також термінали Витове, Градижськ, Кам'янка-Дніпровська, Козацький) [6]. Після реалізації плану приватизації річкові порти здебільшого є публічними акціонерними товариствами. Крім річкових портів та терміналів вантажні операції також здійснюються на значній кількості пристаней, які належать підприємствам різних галузей-приватним інвесторам. З власних причалів здійснюють перевезення суднобудівники, нафтогазодобувники, металурги, виробники сільськогосподарської продукції. Перший спеціалізований порт Ніка-Тера (розташований на лівому березі річки Південний Буг за 38 миль від гирла, був утворений в середині 90-х років на базі ЗАТ «Миколаївський калійний термінал» і був

одним із перших приватних морських портів в Україні). Крім того, сільськогосподарське ТОВ СП «Нібулон» має власні зерносклади та термінали і забезпечує перевезення зернових переважно на невеликі відстані до елеваторів Херсона, Запоріжжя, Дніпропетровська і Києва.

Попри очевидні переваги великих річок у сфері здійснення транспортних перевезень, не варто забувати і про слабо використаний потенціал судноплавства по малих річках. Такі судноплавні річки як Десна (на північ від Чернігова), Стир, Горинь, Дністер, Самара, Південний Буг, Сіверський Донець, Інгулець, Ворскла, Псьол, Орель за транспортним використанням належать до малих річок, їх використовують переважно для перевезення будівельних матеріалів, деякої продукції АПК, але наразі суттєвої ролі вони не відіграють.

На правому березі Десни розташований Чернігівський річковий порт; річка Дністер - судноплавний на ділянці 132 км в межах України до м. Заліщики Тернопільської області. Але тільки 125 км мають гарантовані глибини. На його березі діє Могилів-Подільський річковий порт. По Дністру перевозять вантажі з України до Молдови.

Південний Буг – також належить до судноплавних річок. І судноплавство здійснюється на трьох ділянках, сполучених водним транспортом. Це: Гнивань-Лаврівка (довжиною 52 км), Ладижинське водосховище-Зятківці (31,5 км довжиною), особливо найдовша ділянка Миколаїв-Олександрівка (128 км).

Дунай є основною річковою магістраллю по якій здійснюються міжнародні перевезення, особливо на відрізку Рені-Вилково. На Дунаї розташовані морські порти Ізмаїл, Рені, що мають подвійне призначення.

Загострення міжнародної конкуренції в індустрії річкового транспорту, що уособлюється в процесах концентрації та централізації капіталів в окресленій сфері в багатьох країнах світу потребує відповідної адаптації і на вітчизняних теренах. І в цьому контексті важливими є тенденції щодо організаційно-правового та інституційного переформатування структури галузі. Особливу роль з огляду посилення позицій національних операторів галузі та її фінансової та матеріально-технічної складової відіграють процеси акціонування і утворення холдингів. Зокрема це стосується об'єднання розрізнених донині функцій та видів діяльності: операторських, судноплавних компаній з річковими портами, судноремонтними заводами, моніторинговими компаніями з метою надання комплексу послуг у сфері фрахтової діяльності, або з кількома промисловими та агропромисловими

компаніями із забезпеченням умов постачання продукції виробництва на внутрішній та зовнішній ринки, як основного виду діяльності, а також спільного досягнення цілей оптимізації законодавства, розвитку річкової транспортної інфраструктури.

Окреслені процеси приватної консолідації не торкнулися стратегічної інфраструктури: держава залишає за собою відповідальність за обслуговування внутрішніх судноплавних шляхів, а також право власності на гідротехнічні споруди, розташовані на річках та причали, стан значної частини з яких постійно погіршується через брак капіталовкладень, що створює загрозу економіці та екологічній безпеці України.

Вказуючи на ключових гравців на українському ринку перевезень річковим транспортом, варто вказати на тих, чий технологічний та фінансовий можливості наразі формують експортний потенціал галузі. Мова йде про: Акціонерну судноплавну компанію (АСК) «Укррічфлот», ВАТ «Українське Дунайське пароплавство» (ВАТ «УДК»); ТОВ СП «НІБУЛОН» та KDM Shipping Public Ltd. (Кіпр), холдингову компанію судноплавного оператора ТОВ «Столична судноплавна компанія» (Київ). Посилюють позиції на ринку річкових перевезень ТОВ «Гермес-Трейдінг» та «УкрАгроКом», які нещодавно спільно побудували у м. Світловодськ зерновий термінал і починають будівництво власного флоту.

АСК «Укррічфлот» є провідною компанією з міжнародних перевезень, що виконує рейси в басейнах річок Дніпро, Південний Буг, Дунай із заходом у річкові порти Румунії, Німеччини, Угорщини, Австрії та в Чорному і Середземному морях із заходом у морські порти Туреччини, Греції, Ізраїлю, Франції, Італії, а також до північних морів Європи і на західному узбережжі Атлантичного океану. На цю компанію припадає 2/3 вантажопідйомності вітчизняного торговельного флоту. Компанія «Укррічфлот» володіє 150 суднами і здійснює 40% загального обсягу перевезень морським і річковим флотом нашої країни. На жаль наразі більшість суден компанії за часом експлуатації прийшли у незадовільний технічний стан. Тому компанія «Укррічфлот» зосередила свої зусилля на інвестиціях у судна типу «ріка – море» і стала першою українською компанією, що одержала великий кредит ЄБРР на суму 16.8 млн дол. США без гарантій з боку уряду України [7] для оновлення річкового флоту. Крім того, компанія постійно підтримує технічну придатність власних суден, проводячи ремонт на Херсонському та Запорізькому суднобудремзаходах,

Вилківській ремонтно-експлуатаційній базі флоту та на Київській базі технічного обслуговування та ремонту суден.

Українське Дунайське пароплавство (ВАТ «УДП») власником якого є держава в особі Міністерства інфраструктури України. Це друга найбільша судноплавна компанія України. За її оцінкою, компанія здійснює понад 30% перевезень по Дунаю – від гирла річки до порту Кельхайм (Німеччина). Флот УДП налічує близько 600 одиниць [8] самохідних і несамохідних річкових суден, а також морські судна дедвейтом 3-5 тис. тонн: шість суховантажів, один нафтоналивний танкер. Одночасно до складу флоту ПрАТ «УДП» входять 4 пасажирських комфортабельних судна, що здійснюють регулярні захоплюючі круїзи по Дунаю, діють сім закордонних агентств ПрАТ «УДП»: Німеччина (Регенсбург); Австрія, (Відень); Словаччина (Братислава); Угорщина (Будапешт); Сербія, (Белград); Болгарія, (Русе); Румунія (Бухарест). Всі вони є самостійними структурними підрозділами, що мають свій баланс, який є складовою частиною балансу пароплавства. Пасажирський флот компанії виконує туристичні круїзи від верхів'їв Дунаю до його гирла. За певних умов судна під українським прапором мають можливість здійснювати перевезення системою каналів Рейн — Майн — Дунай до портів Північного моря. Нещодавно на клопотання Мінінфраструктури було прийнято рішення уряду, спрямоване на покращення фінансового стану компанії. За результатами 2013 р. УДК виконало 2,465 млн. тонн вантажоперевезень, що на 12,4% більше, ніж у 2012 році. І у жовтні 2013 р. встановило рекорд (254 тис. тонн) у власних перевезеннях за кілька останніх років [9].

Ще одним перспективним вітчизняним річковим перевізником з міжнародними амбіціями є ТОВ СП «НІБУЛОН», що було утворено як спільне українсько-угорсько-англійське сільськогосподарське товариство. Має судна змішаного класу «ріка-море» і використовуються в артеріях Дніпра та Південного Бугу. Нині компанія володіє 37 плавзасобами: 28 несамохідними суднами, з яких 24 – вантажопіємністю – 4,5 тис.тонн, а також 7 буксирами, з яких 4 – нещодавно побудовані на замовлення українського проектного бюро з українського металу на українському суднобудівному заводі, введено в експлуатацію потужний плавкран «Святий Миколай», побудований в Румунії. Компанія є другим українським експортером зернових (його частка на ринку складає 11%) і має сучасну матеріально-технічну базу виробництва сільгосппродукції, потужності для

зберігання зерна (до 420 тис. тонн), власний перевантажувальний термінал. ТОВ СП «Нібулон» активно розвиває власний флот [10].

KDM Shipping LTD (Кіпр) також має річковий флот (судна «ріка-море»), що знаходиться під українським прапором і частково під прапором Російської Федерації (для виконання перевезень у водних шляхах Волги та Каспійського моря. KDM Shipping здійснює перевезення навалювальних вантажів суднами типу «ріка-море» в районах Чорного, Азовського та Середземного морів. Вантажний флот групи складається з десяти суховантажних суден загальним дедвейтом 29,679 тис. тонн, які в силу своєї малої осадки отримують доступ до основних річкових і морських портів Чорноморського та Азовського регіонів. Компанія також надає послуги пасажирських перевезень річковим транспортом в Київській області (в експлуатації флот з восьми пасажирських річкових суден), а також послуги по судноремонту на власній верфі в Херсоні. Компанія планує придбати шість суден.

Нині річковий флот (судна «ріка-море» вантажопідйомністю 450 тис тонн) здатні перевозити більше, ніж 9 млн. тонн насипних вантажів (будівельні, зерно, вугілля, руда); 1 млн. тонн тарно-штучних вантажів (метал, ліс, удобрення), а також контейнерів – до 100 тис TEU на рік [11]. Проте, стан річкового флоту фізично і морально застарілий і потребує оновлення. Враховуючи відсутність державної підтримки відновлення флоту, деякі найбільші судноплавні компанії виконують свої програми розвитку шляхом придбання нових суден через фрахт судна без екіпажу або лізинг, як правило, залучаючи фінансові кредити в іноземних банків, або розміщуючи акції на фондових біржах.

Аналіз складових експортного потенціалу України у сфері річкових перевезень засвідчує про достатньо значні потенційні можливості щодо його використання та розвитку. Разом з тим невирішеними є ціла низка проблемних питань, які ускладнюють його повноцінну реалізацію. Мова йде про:

- непослідовну політику у сфері державного регулювання річкового транспорту та гальмування проведення реформ; брак базового законодавства через відсутність правових умов для подальшого розвитку судноплавства. Зволікання щодо підготовки необхідних нормативно-правових актів функціонування та розвитку річкового транспорту та внутрішніх водних шляхів;

- відсутність стратегічних документів щодо розвитку річкових портів, адаптованих до вимог та попиту вантажовласників, операторів приватних причалів (терміналів);
- відсутність Міжнародного реєстру суден України, який би відповідав узгодженню інтересів судновласників і держави, що гальмує створення комфортних умов, які б стимулювали судновласників реєструвати судна під українським прапором. Це, у свою чергу, не дозволяє Україні в повній мірі реалізувати свій потенціал держави і не дає можливості ефективно розвиватися вітчизняному суднобудуванню;
- наявність адміністративні перепон для отримання дозволу для суднозаходів суднам інших держав у внутрішні водні шляхи України ускладнюють процес інтеграції з іншими транспортними системами та гальмують розвиток інтермодальних (контейнерних) і мультимодальних (комбінованих) перевезень річковим транспортом;
- існування відповідних адміністративних перепон в законодавстві сусідніх держав (зокрема, в Російській Федерації), що обмежують доступ українським суднам до їх внутрішніх водних шляхів Волги, Дону, Каспійського моря, що призводить до прийняття рішення щодо зміни прапора і місця реєстрації українських суден;
- недостатнє використання існуючої пропускної спроможності, зокрема, через неефективний механізм управління галуззю; неефективно діюча організаційна структура управління галуззю річкового транспорту;
- неврегульованість відносин між власниками приватних портів та органами державної влади щодо встановлення тарифів та інших зборів;
- відсутність спеціальних механізмів регулювання діяльності зацікавлених сторін шляхом визначення чітких функцій та ролей цих сторін, що призводить до невиправданих додаткових витрат і створюють умови для зловживань;
- брак коштів необхідних для утримання, обслуговування та модернізації водних шляхів. Щорічне фінансування на утримання (зокрема) судноплавних шлюзів ріки Дніпро за останні роки не перевищувало 50% необхідних потреб і було навіть ще меншим у 2009, склавши лише 35% від нагальної потреби [12];
- недофінансування технічного обслуговування основних судноплавних маршрутів та гідротехнічних споруд спричиняє згорання обсягів провезення днопоглиблювальних робіт;

• високий рівень зносу основних фондів річкового транспорту. Значна частка флоту річкових портів є технічно і морально застарілим, середній вік суден становить 21 – 25 років. Комерційний флот річкових портів за 2000-2010 рр. скоротився в 1,5 разу. У портах практично відсутнє спеціалізоване обладнання для операцій з контейнерами, а існуюче наближається до кінцевого терміну своєї експлуатації, що призводить до згорання перевантажувальних робіт. Недостатнє фінансування призводить до відставання в реалізації процесу модернізації інфраструктури річкових причалів (вокзалів), які не відповідають сучасним міжнародним технічним характеристикам та стандартам і використовується лише на 5-10% від своєї пропускної спроможності тощо.

Висновки. Дослідження передумов формування та реалізації експортного потенціалу річкового транспорту України дозволяє виділити значні ресурсні можливості та вкрай слабку інституціональну компоненту для його реалізації. Відсутність належного законодавства та слабкість механізмів державного регулювання, спрямованого на підтримку розвитку річкового транспорту заважає реалізації колосального потенціалу нашої країни, пожвавленню судноплавства і модернізації внутрішніх водних шляхів міжнародного значення, зокрема Дунаю і Дніпра. З метою відродження судноплавства та підвищення ефективності використання експортного потенціалу річкового транспорту пріоритетними завданнями є: удосконалення законодавства з питань судноплавства на внутрішніх водних шляхах, в тому числі шляхом адаптації європейських норм і стандартів; забезпечення експлуатаційної надійності судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів), проведення планово-попереджувальних ремонтів; удосконалення систем навігаційного забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах та оперативного технологічного зв'язку, а також річкової інформаційної системи та забезпечення її функціонування у взаємодії із системою моніторингу надводної обстановки; стимулювання розвитку енергозберігаючих і екологічно безпечних видів транспорту, в тому числі шляхом використання інструментів фіскальної і тарифної політики.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Проект постанови КМУ «Про затвердження Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на період 2014-2020 року» // Міністерство інфраструктури України – 25.04.2013 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/33386.html

2. Кривошей В.А. «О речном транспорте и его проблемах» //Научно-технический центр водохозяйственной безопасности «ВОДА и ЛЮДИ: XXI век», д.т.н., лауреат Премии Правительства России [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.vil21.ru/1282290566.php>
3. Внутрішні водні перевезення в Європі/Порти України – № 8 (90) – 2009. – С. 48 – 52
4. Міжнародні організації, конвенції та багатосторонні угоди в галузі транспорту Том 4. Морський і річковий транспорт. Навчальний посібник // Вид. НВЦ «Інформавтодор» – К.:– 2009. – 215 с.
5. Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТСМ-Т РК5. Огляд галузі річкового транспорту. Заключний звіт 5.3 // Мінтрансзв'язку України – К.: – 2010. – 85 с.
6. Сергій Головка Конкурентоспроможність вантажних перевезень річковим транспортом України//Порти України – 2013. – № 9 (131)– С.34 – 36
7. Діяльність ЄБРР в Україні [Електронний ресурс]. - Режим доступа: <http://www.bizproject.com.ua/action/index.htm>
8. Держава вкладає 300 млн. грн. в Українське Дунайське пароплавство// Інформаційно-аналітичний бюлетень КМУ – 2013 [Електронний ресурс]. - Режим доступа: <http://www.info-kmu.com.ua/2013-09-20-000000am/article/16132320.html>
9. У 2013 році УДП наростило обсяги перевезення вантажів на 12%/Пресс-служба Міністерства інфраструктури України від 9 січня 2014 року [Електронний ресурс]. - Режим доступа: <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/39318.html>
10. І флот, і термінали, й верф//Порти України – 2013. – № 9 (131)– С.28-31
11. Транспорт і зв'язок України 2012. Статистичний збірник // Державна служба статистики України/Відповідальна за випуск І.В.Калачова – К.: – 2013 – 268 с.
12. Проект концепції «Державної цільової програми безпечної експлуатації внутрішніх водних шляхів та судноплавних шлюзів України на 2011-2020 роки» // «Укрводшлях»– К.: – 2010 – 21 с.
13. Войченко Т.О. Особливості стратегічного управління в Україні // Водний транспорт. Збірник наук.праць. – К.: КДАВТ. – 2012. – № 2 (14) – С.93
14. Стрілок І.І., Шкляр В.В. Характеристика та сучасний стан підприємств водного транспорту //Водний транспорт. Збірник наук.праць. – К.: КДАВТ.– 2012. – № 1 (16) – С.102
15. Ковбатюк М.В. Еволюція сучасних портових комплексів в аспекті розвитку міжнародних інтеграційних процесів//Водний транспорт. Збірник наук.праць. – К.: КДАВТ. – 2012. – № 2 (14) – С. 79